



# Sjökvarterets tillkomst

Från idé till tjärdoft

MARIEHAMNS  
STAD



## Innehåll

Stiftelsen Sjökvarteret i Mariehamn – hemmaort Mariehamn .....	3
Initiativets bakgrund .....	3
Arbetsgruppen 1991 .....	3
Projektgruppen 1992 .....	5
Organisation och finansiering .....	5
Riktlinjer för etablering .....	5
Förverkligande .....	6
Efter projektgruppen 1992.....	6
Delegationen .....	7
Sjöfartskvarteret börjar ta form.....	7
Båtarna som byggde upp sjöfartskvarteret .....	8
Grönt tänk på 90-talet och andra icke-förverkligade idéer .....	8
Sjöfartskvarteret, dess arkitektur och byggande .....	9
Båken .....	9
Rälsen.....	9
Fyren .....	9
Sjöfararkapellet.....	10
Slutkommentar .....	10
Tidslinje .....	11
Stiftelsen grundas - 1993 .....	11
Projektgruppen fortsätter projekteringen – 1992 .....	11
Källhänvisning: .....	13



## Stiftelsen Sjökvarteret i Mariehamn – hemmaort Mariehamn

På sätt och vis kan man säga att Sjökvarteret i Mariehamn har sitt ursprung redan från 1904, då skeppsbyggmästare Johan August Henriksson från Hammarland Äppelö började bygga den ursprungliga Albanus. Galeasen, som byggdes för bonde-seglatsändamål kom långt efter sin tid att åter bli relevant som mall för ett nytt skeppsbyggesprojekt.

Det var en grupp entusiaster från både Ålands Skötbåtsförening och Åländska Segelsällskapet som bildade Skeppsföreningen Albanus 1986 med målsättningen att återbygga galeasen Albanus, ett skeppsbygge som påbörjades vintern 1986–87 och var färdigt lagom till folkfesten The Tall Ships Races 1988. När galeasen gick av stapeln 24 juli mitt under evenemanget slog det alla tiders publikrekord för Åland. Albanus skulle kort därefter få sällskap av skonaren Linden, med byggstart 1990. Denna renässans för skepps- och båtbyggartidning fick rejäl fart och året därpå började man fundera hur man skulle kunna bevara detta uppsprång i traditionellt skeppsbygge, och kanske till och med tjäna en slant på det.

### Initiativets bakgrund

Grundtanken bakom sjökvarteret var att ta vara på all kunskap man kunde från en (inom kort) svunnen tid för att sedan bevara den och föra den vidare till framtida generationer. I stiftelsestadgans 2 § läser vi ”stiftelsens ändamål är att bevara och främja åländska skärgårds- och sjöfartstraditioner, genuint hantverk, sedvänjor och bruk eller annan verksamhet som är förenlig med detta” – en paragraf som hängt med sedan början. Tillsammans med detta var en god motivation även det att sätta liv i en annars död del av Mariehamn – platsen var en enda stor grusplan med lite containrar.

### Arbetsgruppen 1991

Landskapsstyrelsen beslöt 23 augusti 1991 att tillsätta en arbetsgrupp bestående av ordförande Olof Erland, Yngve Gustafsson, Göte Sundberg, Folke Wickström, Jerker Örjans och sekreterare Jyrki Abrahamsson.

*Albanus sjösätts vid platsen för sjökvarteret, The Tall Ships' Races 1988*



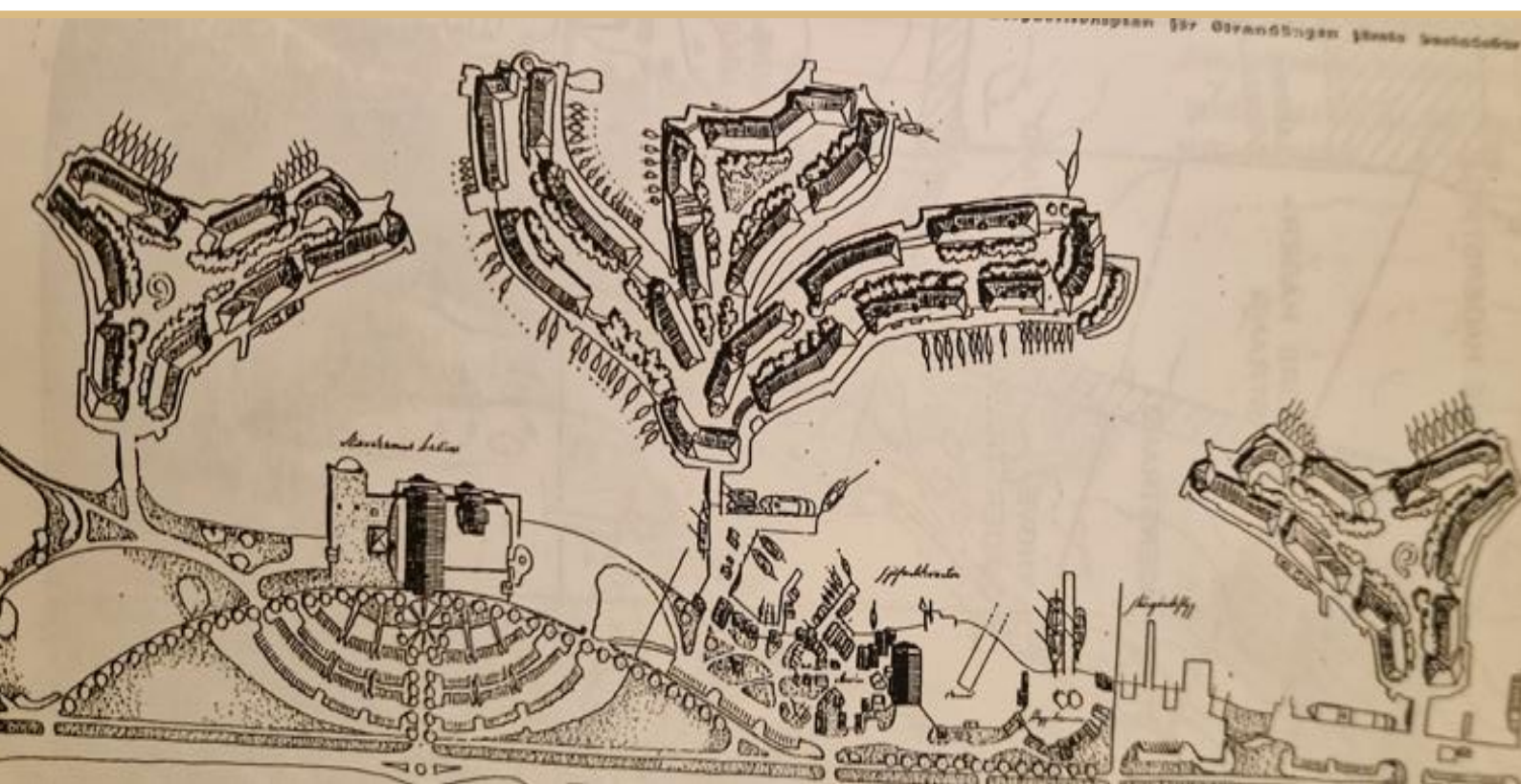
Gruppen -91 hade som uppgift att ta fram planeringsunderlag för ett sjöfartskvarter. Protokollet de sammanställde berörde många delar av verksamheten, som traditionsbevarande, turism och hur och vad som kunde inrymmas i kvarteret. I slutändan kunde gruppen gallra ner kvarterets huvudsakliga verksamhet till följande sex områden:

- Varvet med en skuthamn och därtill hörande verksamhet.
- Småskalig museal verksamhet och expo av maritima samlingar.
- Hantverk och småskalig handel.
- Föreningsverksamhet med maritim anknytning.
- Kursverksamhet rörande traditionellt hantverk.
- Rekreation.

Förutom dessa grundstenar skulle vikt sätas på att sjöfartskvarterets utveckling måste komma att ske spontant, men med en planerad och medveten fysisk ram. Kvarteret skulle också helst bli närmast självförsörjande och småskaligt. Turism och kommers var dock ledord i arbetsgruppens text och en stor del av motiveringen utgår från succén med The Tall Ships Races 1988 och Albanus.

Arbetsgruppens rapport presenterades 3 januari 1992 under namnet "SJÖFARTSKVARTER!". Den avslutas med uppmaningen om att tillsätta en projektgrupp.

Arbetsgruppens planer syns redan i Folke Wickströms dispositionsplan för österhamn från 6 november 1991. Man hade vid tiden stora planer på att förutom ett badhus även anlägga stora konstgjorda öar i Slemmern utanför där Mariebad och Sjökvarteret står idag.



Dispositionen österhamn med konstgjorda öar, badhus och sjöfartskvarter.  
Folke Wickström, stadens arkiv.

## Projektgruppen 1992

Den 20 oktober år 1992 gavs ansvaret för sjöfartskvarterets planering över till *projektgruppen för förverkligandet av sjöfartskvarteret*. Gruppen bestod av mest kända namn såsom ordförande Jyrki Abrahams-son, Folke Wickström, Jerker Örjans, Bo-Erik Rådland, Göte Sundberg, Yngve Gustafsson och sekreterare Ralf Johansson. Denna grupp skulle långt komma att bygga på arbetsgruppens arbete, men även konkretisera planerna ytterligare och ge en bättre helhetsbild, inklusive olika former av finansiering, verksamhetsinriktning, etapper med flera.

I gruppens betänkande, daterat februari 1993 ser man att det sjökvarter vi känner idag tagit form. Härnäst ges en kort förklaring till de olika delarna av 1992-års protokoll.

## Organisation och finansiering

Sjöfartskvarteret föreslogs grundas i form av en stiftelse med Mariehamns stad och Ålands landskapsstyrelse som stiftare. Organisationen skulle ledas av en styrelse men ordnas mer praktiskt av en anställd, som kom att bli dagens verksamhetsledare.

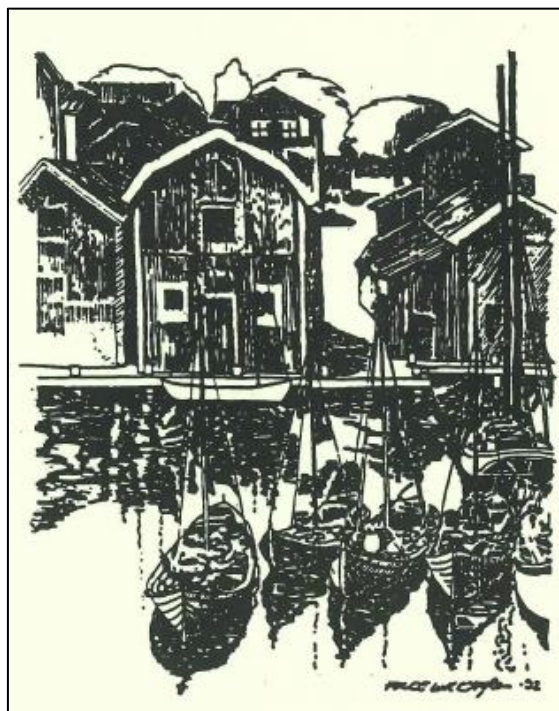
Grundfinansieringen till sjöfartskvarteret skulle ske i form av att Mariehamns stad överlät marken åt stiftelsen för att sedan låta landskapsstyrelsen stå för infrastrukturkostnaderna. Vidare var det högsta målet att göra sjöfartskvarteret ekonomiskt självbärande så att arrenden och hyror skulle bära upp driftskostnaderna, något som varit svårt att genomföra.

I projekteringen fanns också idén om att en del arbete skulle komma att utföras på talkobasis.

## Riktlinjer för etablering

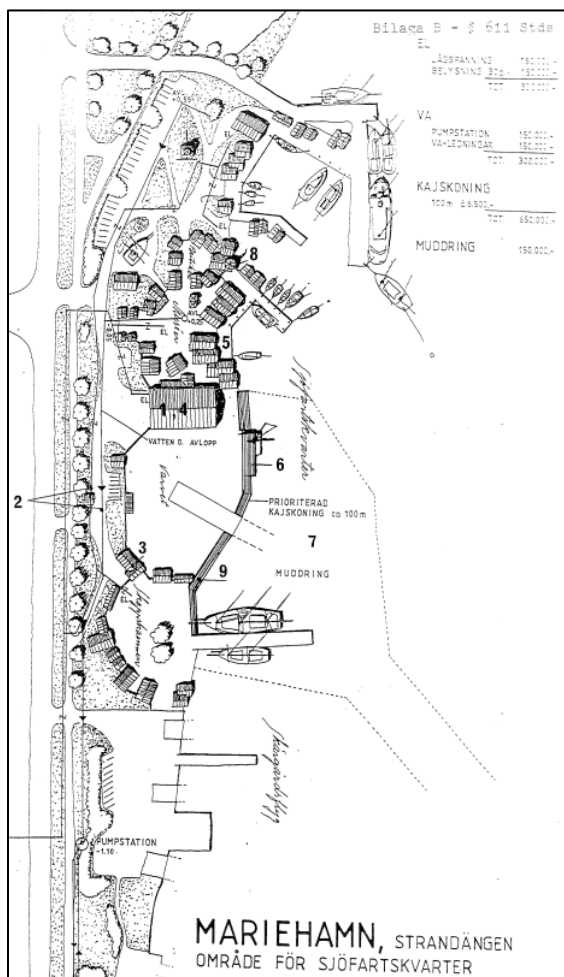
Riktlinjerna för byggande skulle främja en fri och naturlig utveckling av området. Projektgruppen ansåg att en del krav behövde ställas på de som ville etablera sig i sjöfartskvarteret, men att prövning av dessa ärenden skulle vara ganska fri och från fall till fall.

Fyra egentliga krav för etablering finns att se i arbetet, den första är att § 2 i stiftelsens stadga skall efterlevas, alltså att verksamheten skall ha med den åländska sjöfartstraditionen att göra. Ekonomibyggnader uppmuntras starkt och exempelvis repslageri, smedja, snickeriverkstad och riggarverkstad ses nästan som krav för att allt skall fungera.



Skiss från 1992 av Folke Wickström, bilaga till projektgruppens arbete

Förutom dessa skall även ekologiska verksamheter gynnas och ekologi och ett naturnära sjökvarter är att eftersträva. Några exempel på vad verksamheterna kan ha till försäljning följer, vilka tydligt följer hantverksidén; handslagna rep, tjära, färger och övriga båtdelar är nästan självklarheter, med klausul att de inte skall konkurrera med stadens andra båtaffärer. Matservering och togförsäljning, och till och med en antikhandel föreslås – men man ser tydligt att verksamheten skall följa ett visst maritimt tema.



## Förverkligande

Etappvis utbyggnad är ett ofta förekommande ord under hela processen. Som motiverande faktor nämns åtskilliga gånger att stiftelsens, och stadens satsningar kommer att gå till grundläggande funktioner i

största del, för att senare kunna tas över av andra intressenter. Det första den tilltänkta stiftelsen bör göra är att inlösa Rederiaktiebolaget Lindens hall, vilket så också sker.

Servicehuset, som skall innehålla toaletter, ombytesrum och ha åtkomst till el ses också som en av de nödvändiga första stegen. Muddring hör också till denna kategori – Linden och Albanus låg båda lite väl nära botten, och ville man ha gästande båtar kunde det vara bra med bra djup. Kartan till vänster visar muddringsplanen.

## Efter projektgruppen 1992

Projektgruppen har som anvisning att arbetet skall ske så fort som möjligt. Bara efter några månader, 11 februari 1993 presenterar de sitt arbete och i och med det kan staden och landskapet ta över arbetet. Till en början flyter allt på smidigt och ännu en arbetsgrupp tillsätts 22 april, av landskapet. Denna med uppdraget att förverkliga att en stiftelse bildas för sjöfartskvarteret mellan staden och landskapet. I augusti samma år meddelar dock landskapsstyrelsen att de inte kommer att ta på sig en huvudmannaroll, eller delta i de framtida driftsutgifterna. Orsaken till detta är en delad mening mellan parterna om vad sjöfartskvarteret skall ha för funktion. Staden får nu alltså huvudansvaret för sjöfartskvarteret, medan landskapet bibehåller att de bekostar uppförandet av nya byggnader utgående från att de kan hjälpa till med att bidra till sysselsättningsgraden.

Den 31 augusti 1993 beslöt stadsfullmäktige att bilda Stiftelsen Sjöfartskvarteret i Mariehamn, till vilken 150 000 FIM (cirka 25 000 €) överfördes. Området som i stadsplan är benämnt "sjöfartskvarter" utarrenderades till stiftelsen, tillsammans med av staden ägda kajanläggningar. De 150 000

marken omdisponerades intressant nog från medel som reserverats för ett badhus. Patent- och registerstyrelsen godkände stiftelsens stadgar 1994.

En tid senare, 16 september 1994 övergick Rederiaktiebolaget Lindens varvshall i stiftelsens ägo. Köpesumman var 320 000 FIM (cirka 54 000 €) och för att få hjälp på traven kom stiftelsen att samarbeta med Penningautomatföreningen. PAF lanserade sina ålandsdalermynt i en utgåva om 10 000 år 1994, några år efter 1991 års stora skandal med densamma. Mynten använde sjöfartskvarteret i sin marknadsföring vilket gav en provision som beräknades nästan uppnå priset på Lindens varvshall. Glädjande nog överskreds denna summa ganska ordentligt, vilket inom kort möjliggjorde köpet av samtliga anläggningar RAB Linden byggt.

Stiftelsens första styrelse 1994–1995 bestod av Jyrki Abrahamsson, Hans Holmström, Sol-Britt Kärkkäinen och Jan Sundström.



*Barken Sigyn vid Aura å. Det över 130 år gamla fartyget restaurerades mellan 1998-2001, delvis vid sjöfartskvarteret.*

## Delegationen

Till en början tillsatte Mariehamns stad en delegation som fungerade som mellanhand för sjöfartskvarteret, samtidigt som en styrelse för stiftelsen och verksamhetsledare också fanns. Delegationen bestod av stadsstyrelsen och stadsfullmäktiges presidium, och stiftelsestyrelse och verksamhetsledare var alltid representerade på möten. Dessa återfinns i 5 & 6 § i de ursprungliga stadgarna. Med detta uppstod en försvårad beslutsprocess, och en sämre autonomi som inte blev alltför uppskattad av sjöfartskvarterets kunder, dvs. hantverkarna, vilket syns i ett antal brev till styrelse och delegation undertecknade av flera inom kvarteret aktiva. Av denna orsak försvann delegationen i början av 2000-talet. Detta kom dock att i längden harma sjöfartskvarteret då de förlorade den goda representationsrätten de haft vid delegationen till en stadsstyrelse som de sällan var i kontakt med.

## Sjöfartskvarteret börjar ta form

”Bygget bör utbudas på entreprenad och påbörjas senast 05.04.1994” står det om servicehuset i det måhända första beslutet om byggnation från stadsstyrelsens sammanträde i november 1993. Servicehuset kommer inte att börja byggas inom just den tidsramen då det slutliga beslutet om bygget tas två dagar senare än planerad byggstart, 07.04. Servicehuset blir trots det den första byggnaden som egentligen nyuppförs i den stora helheten med sina omklädningsrum och toaletter. ”Båtutställningsskjulet”, dvs. museet följer några år senare. När det öppnar för allmänheten tillsammans med resten av sjöfartskvarteret 1998 kan man äntligen börja tjäna in sina egna pengar. Tillbyggnaden där restauranger

idag kan husera byggs till långt senare, år 2005. Det kan sägas att den största delen av sjökvarteret faktiskt

har byggts under 2000-talet, och att det stod ofärdigt ganska länge är en tråkig sanning. Från 2004 års mötesprotokoll får man en inblick i hur den då gjutna betongklumpen som fungerade som befolkningsskydd inte ännu var överbyggd vilket hade startat en något elak politisk debatt.

På det privata planet växte nya byggnader upp spontant, och det var först efter vågbrytarens slutförande 2003 som många nya hittade sin väg till sjökvarteret via byggnaderna av sjöbodarna och fler båtplatser.

## Båtarna som byggde upp sjöfartskvarteret

Båtbyggeriet var alltid, och är sjökvarterets huvudattraktion. Utan aktiva projekt skulle intresset för båtbyggerstraditionen troligtvis ljumma ut och stiftelsens syfte skulle försvinna. Inte heller skulle pengar finnas för att finansiera verksamheten. Efter Linden sjösattes och sattes in på utfärdstraden var Skötbåtsföreningens skötebarn, storbåten Jehu näst på stapelbädden. 1996 sjösattes denna, av Hasse Holmström byggda segelsump.

Nästa båt som planerades efter detta var den så kallade Ålandsskutan, en rätt så misslyckad satsning som drog ut på tiden under millennieskiftet. Den var tänkt att bli en lite större 1700-talsbåt på inspiration av bl.a. antika bilder på Kastelholm, med diverse segelfarkoster i förgrunden. Problematiken låg i att Ålandsskutan byggdes på en förhoppning om samma stöd som Albanus och Linden åtnjutit, pengar som inte lyckades framkallas. Några rester av Ålandsskutan finns att se i sjökvarteret.

Efter Ålandsskutan uppstod en ganska lång stagnation av bygget av de stora fartygen. Dock kunde man underhålla sig med bl.a. att restaurera Finlands första museifartyg Sigyn på uppdrag av Åbo sjöfartsmuseum, en restaurering som betalade gott för sig och drog in kring 700 000 €. Äver den estlandssvenska Hoppet fick sin rigg renoverad under senare hälften av 00-talet på beställning.

Senare mer monumentala projekt på sjökvarterets båtvarv är Albanus ersättare Emelia, som ännu 2023 är under byggnation (sedan 2018), och segeljakten Alanta som nu seglar fritt. Sammanlagt har 40 båtar byggts i sjökvarteret sedan starten borträknat de stora projekten.



*Galeasen Hoppet, en estlandssvensk båt med åländsk rigg.*

## Grönt tänk på 90-talet och andra icke-förverkligade idéer

Det finns många intressanta funderingar gällande grön energi och en ekologisk utveckling av sjökvarteret i dokument som hänför sig till dess skapande. I 1992 års projektgrupp funderar man om det kunde byggas vindkraftverk av traditionell typ för att förse sjöfartskvarteret med elektricitet. Till denna kraftverksanläggning kunde



fogas en utställning om vindkraft genom tiderna, från seglens kraft till högspänning. Redan texten från arbetsgruppen 1991 fanns vindkraft också med, men då snarare som en väderkvarn som kunde driva en såg.

På lite mindre skala ingick i projektgruppens förslag saker som att man ville uppmuntra nybyggare att flytta hus och att farleden in till hamnen skulle ha gammeldags linjefyrar. En hamnkran med räls var också på gång.

I Folke Wickströms dispositionsplan av sjökvarteret från 1991 ingår sjöfartskvarteret i en mycket större helhet, där man skulle skapa tre stora konstgjorda öar utanför sjökvarterets nuvarande plats för att använda som bostadsområde med närhet till båten. I planen ingår även ett badhus, något som fick vänta mer än tio år innan förverkligandet. Öarna kan tänkas ha varit ett lite för stort projekt för sin tid, varför de aldrig anlades.

## Sjöfartskvarteret, dess arkitektur och byggande

Sjöfartskvarteret har en uppsjö av intressanta byggnader och konstruktioner värda en blick. För denna text har jag dock sammanställt ett urval av fyra "grejer" som utmärker sjökvarteret.



*En liknande båk finns också på Kobba Klintar, även den nyproduktion*

## Båken

Båken är en gåva av Mariehamns Rotaryklubb till sjökvarteret som överläts 11.11.2005 till Mariehamns stad. 27 maj 2021 övergick den i stiftelsens ägo. Den är planerad och uppförd under ledning av byggnadsingenjör Gunnar Svahnström på modell av en båk som stod vid Kobba Klintars lotsstation fram tills 1960-talet (och som återuppfördes senare). På platsen stod innan Ab Skärgårdsflygs helikopterplatta. Ett delsyfte för att uppföra båken var att den högljudda helikopter verksamheten upphörde.

## Rälsen

Åland är inte känt för sitt utbyggda järnvägsnät, tvärtom har vi i skrivande stund mindre räls än någonsin förr i bruk då Mariehamns garveri, Nyhamn, Kökar stenbrott och andra historiska rälsar gått ur tiden. I sjökvarteret finner man dock ett litet stycke räls med en bandsåg som används för att såga till master. Rälsen byggdes i början av 90-talet av Hans Holmström och är 30 meter lång. Rälsar och vagnar, i vissa fall med någon sorts ånglok var inte en alltför ovanlig syn på båtvarv i de gamla åländska landskapen då man skulle frakta tyngre saker.

## Fyren

Fyren i sjökvarteret är från 1800-talet. Den är inte så värst hög men dess exotiska utseende med Mariehamnska mått gör den till ett bra riktmärke för att visa vägen till kvarteret. Fyren låg ända sedan sjökvarterets tidigaste dagar lite undanlagd på området, med trasiga rutor, vind och med rostbildning. Svetskunnige Roger Jansson tog dock fyren till sin verkstad och restaurerade fyren så att den 1997 kunde sättas upp. Den kommer från Lilla Stegskär väster om Järsö.

Fyren är faktiskt funktionsduglig och finns i Finlands fyrregister under namnet Kvarter.

## Sjöfararkapellet

Sjöfararkapellet byggdes av föreningen Sjöfararkapellet i Sjökvarteret, med frivillig arbetskraft från den europeiska kontinenten. Det lilla vita kapellet kunde invigas 2008.

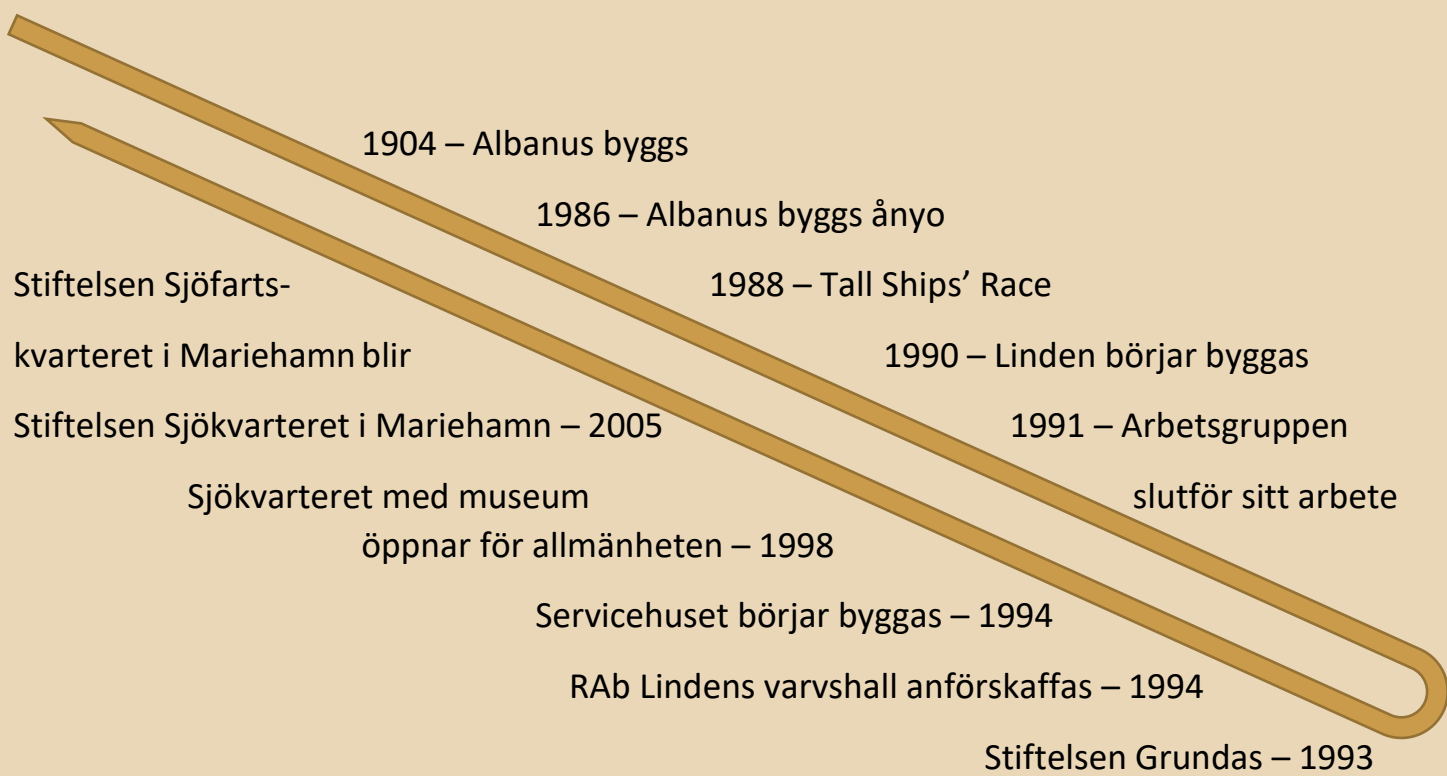
## Slutkommentar

Sjökvarteret trampar på gränsen mellan ett historiskt kvarter och en nybyggnation. Trots att hela området var en ojämn röra av sprängsten och mer eller mindre inert avfall för mindre än 40 år sedan finns nu en ordnad helhet som enligt projektgruppen 92:s förhoppning utvecklats naturligt, och utan en för hög styrning ovanifrån. Kvarteret har inte haft den smidigaste möjliga utvecklingen, vilket senare historik får spinna vidare på. Trots det håller kvarteret goda

Skeppsklockan donerades av Torbjörn Eckerman, som berättar att klockan kommer från hans förfäder som var fyrvaktare vid Märket. Klockan är utan inskription men tros ha kommit från ett havererat fartyg. Initiativtagare till kapellet var Guy Andersson som också medverkat i bl.a. Albanusbygget.

besökssiffror och lyckas ännu inhysa och uppmuntra sina kärnkunder; de traditionella hantverkarna och båtbyggarna att fortsätta förvalta ålänningarnes sjöfartsarv. Medan sjökvarteret bredd ut sig och utvecklats har även staden krupit sig närmare och vi ser nu år 2023 att man inom kort kan vänta sig nya bostäder och byggnader bara några tiotal meter västerut samt någon form av utvecklad kaj söderut mot resten av österhamn och Tullarns äng, till vilkas utformning sjökvarteret kommer att spela en viktig roll.





# Tidslinje



*Sjökvarterets nuvarande logotyp*



*Den gamla logotypen*

Denna historik är sammanställd av pol.stud. Viggo Kalman på uppdrag av Mariehamns Stad år 2023. Hjälp har fåtts av landskapsarkivet, Mariehamns stadsarkiv och ett speciellt tack riktas till sjökvarterets verksamhetsledare Bertil Karlsson och Maria Sten-Lindqvist, samt Torbjörn Eckerman, Sophie Wetterhof, Hans Holmström och Jerker Örjans. De fina projekt-skisserna är ritade av Folke Wickström och används med tillstånd. Författaren ser ett högt kulturvärde i att sammanställa en kompletterande skrift som dokumenterar ett urval personer och båtar som varit med och lett Sjökvarterets utveckling, då denna historik främst behandlar sjökvarterets första steg, och förvaltningsprocessen.



## Källhänvisning:

<https://sjokvarteret.ax/om-oss/>

Sjöfartskvarter! -Rapport från en arbetsgrupp-, januari 1992

Åländsk utredningsserie: Projektgruppen för Förverkligandet av Sjöfartskvarteret; Betänkande, februari 1993

SJÖKVARTERET – kort presentation

Sagan om Linden, Marcus Lindholm

GALESEN ALBANUS – ett åländskt skeppsbygge och dess historiska bakgrund; Per-Ove Högnäs, Jerker Örjans

Bilderna fyller creative commons-kriterier (Visit Åland, Mariehamns stads fotoalbum, Albanus hemsida, Wikimedia commons, fotokopior av handlingar)

